

Jari Pietilä

ULKOMAANLIIKENTEEEN PIENTONNISTOALUKSEN
SERTIFIKAATIT

Merenkulun koulutusohjelma
2015

ULKOMAANLIIKENTEEN PIENTONNISTOALUKSEN SERTIFIKAATIT

Pietilä, Jari

Satakunnan ammattikorkeakoulu

Merenkulun koulutusohjelma

Toukokuu 2015

Ohjaaja: Roos, Ninna

Sivumäärä:74

Liitteitä:1

Asiasanat: merenkulku, sertifikaatti, katsastus

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää tiivistetysti pientonnistoalusta koskevien sertifikaattien sisältöä ja niitä toimenpiteitä, joita tarvitaan sertifikaattien saamiseksi. Esimerkki aluksena on mv Nina, jossa kirjoittaja työskentelee yliperämiehenä.

Sertifikaattien määrä riippuu alustyyppistä, mutta jo pienelläkin lastialuksella huomioonotettavia laiva-asiakirjoja ja todistuksia voi olla kymmeniä. Tässä opinnäytteessä on pyritty siihen, että lukija saa käsityksen sertifikaattien merkityksestä merityössä.

Aineisto, jota opinnäytetyön tekemiseen käytettiin, pohjautuu lakiteksteihin, Trafin aineistoon ja mv Ninan sertifikaatteihin. Varsinaista painettua kirjallisuutta, sertifikaateista tehtyä perusteosta ei käytössä ollut.

Työn keskeinen tavoite on osoittaa sertifikaattien vaikutus merityön sisältöön. Turvallinen, ammattitaitoinen ja ympäristöä kunnioittava tapa harjoittaa merenkulkua pyritään varmentamaan sertifikaateilla.

THE CERTIFICATES OF SMALL TONNAGE VESSEL

Pietilä, Jari

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Maritime Management

May 2015

Supervisor: Roos, Ninna

Number of pages: 74

Appendices:1

Keywords: maritime, certificate, inspection

The purpose of this thesis was to explain the certificates concerning small tonnage vessel and especially those acts demanded to have certificates. Thesis was made by using mv Nina's certificates.

The amount of certificates depends on of type of vessel. Even in a small vessel different documents and certificates are needed dozens. Maritime is under the laws, codes, rules and regulations. The certificates are compulsory and they demonstrate the demanded level of everyday work at sea.

Theory part of the thesis is made by using the information got from the literature of law and Internet.

Aim of this thesis is to express the importance of certificates for maritime.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	8
2	ALUSTEN LAKISÄÄTEINEN SERTIFIointi	10
2.1	IMO.....	10
2.2	SOLAS.....	10
2.3	MARPOL.....	10
2.4	LL.....	11
2.5	ISM	11
2.6	ISPS.....	12
3	SERTIFIKAATTEJA MYÖNTÄVÄT TAHOT.....	13
3.1	Trafi.....	13
3.1.1	Alusrekisteri	13
3.1.2	Kansallisuuskirja	14
3.1.3	Historiarekisteri	15
3.2	Luokituslaitokset.....	16
3.2.1	Aluksen luokitus.....	17
3.2.2	Jääluokka	17
3.3	Viestintävirasto	18
3.3.1	Aluksen radiolupa.....	19
3.4	Aluehallintovirasto.....	20
3.4.1	Saniteettitodistus.....	20
3.5	Vakuutusyhtiöt.....	21
3.5.1	Kasko	21
3.5.2	P&I- vakuutus	21
3.5.3	Hylkyjen poistamista koskeva sertifikaatti.....	22
3.6	Proviisori.....	23
3.6.1	Todistus laiva-apteen asianmukaisesta sisällöstä.....	24
4	KATSASTUKSET	25
4.1	Peruskatsastus	26
4.2	Uusintakatsastus.....	27
4.3	Määräaikainen katsastus	28
4.4	Välikatsastus	28
4.5	Vuosikatsastus.....	29
4.6	Katsastustodistus.....	30
4.7	Käsiammuttimien katsastus.....	31
4.8	Pelastuslauttojen katsastus	32

4.9	Pelastus- ja valmiusveneiden katsastus	33
4.10	Vesillelaskulaitteiden huoltotodistus	34
4.11	Laskusillan tarkastuskirja	35
5	ALUKSEN MITTAUKSEEN PERUSTUVAT SERTIFIKAATIT	36
5.1	Kansainvälinen mittakirja	36
5.2	Kansainvälinen lastiviivakirja	38
5.3	Varalaitojen katsastus	39
6	TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄT SERTIFIKAATIT	41
6.1	Lastialuksen rakenneturvallisuuskirja	41
6.2	Lastialuksen varusteturvallisuuskirja	42
6.3	Lastialuksen radioturvallisuuskirja	44
6.3.1	Radiolaitteiden katsastus	45
6.3.2	Shore Based Maintenance Certificate	46
6.3.3	Ships Security Alert System (SSAS)	47
6.3.4	AIS	48
6.3.5	EPIRB	49
6.4	Aluksen kansainvälinen turvatodistus (ISSC)	49
6.5	Vaatimustenmukaisuusasiakirja DOC	51
6.6	Turvallisuusjohtamisasiakirja SMC	52
7	MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT ASIAKIRJAT	54
7.1	Miehitystodistus	54
7.2	Merityösertifikaatti	56
7.3	Miehistön jäsentä koskevat asiakirjat	57
8	LASTIIN LIITTYVÄT SERTIFIKAATIT	59
8.1	Vaatimustenmukaisuuskirja Vaarallisten aineiden kuljettaminen	59
8.2	Viljan kuljettamiseen oikeuttava asiakirja	60
9	YMPÄRISTÖN SUOJELUUN LIITTYVÄT SERTIFIKAATIT	61
9.1	Kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä	61
9.2	Todistuskirja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä IAPP-todistuskirja	62
9.3	Kansainvälinen todistuskirja käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä	63
9.4	Todistus vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta	64
9.5	Kansainvälinen todistuskirja kiinnittymisenestojärjestelmästä	65
9.6	Painolastiveden hallintasuunnitelma	66

10 PORT STATE CONTROL	67
11 YHTEENVETO	69
LÄHTEET	
LIITTEET	

LYHENTEET

IMO International Maritime Organization Kansainvälinen merenkulkujärjestö

SOLAS International Convention for the Safety of Life at Sea Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä

MARPOL International Convention for Prevention of Pollution from Ships Kansainvälinen yleissopimus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä

LL International Convention on Load Lines Kansainvälinen lastiviivayleissopimus

ISM International Safety Management Code Kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö

ISPS International Ship and Port Facility Security Code Alusten ja satamarakenteiden kansainvälinen turvasäännöstö

CSR Continuous Synopsis Record Historiarekisteri

LSA-Code International Life-Saving Appliance Code LSA-säännöstö, hengenvastuslaitteita koskeva IMO:n kansainvälinen säännöstö

COLREG International Regulations for Preventing Collisions at Sea Kansainvälinen säännöstö yhteentörmäämisen välttämiseksi merellä

SSAS Ship Security Alert System Laivojen piilohälytysjärjestelmä

AIS Automatic Identification System Alusten tunnistamisessa ja sijainnin määrittämisessä käytettävä järjestelmä

EPIRB Emergency Position-Indicating Radio Beacon Merenkulun hätälähetin, joka toimii Cospas-Sarsat-järjestelmässä

ISSC International Ship Security Certificate Kansainvälinen turvatodistus

SSP Ship Security Plan Aluksen turvasuunnitelma

SMC Safety Management Certificate Turvallisuusjohtamistodistus

MLC 2006 Maritime Labour Convention Merityöyleissopimus

STCW Standards of Training, Certification and Watchkeeping Kansainvälinen STCW-yleissopimus koskien merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa

IOPP International Oil Pollution Prevention Kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä

IAPP International Air Pollution Prevention Kansainvälinen todistuskirja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä

PSC Port State Control Satamavaltiotarkastus

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö on tehty Satakunnan ammattikorkeakoulun merenkulun koulutusohjelman opinnäytetyönä. Ulkomaanliikenteen pientonnistoaluksen sertifikaattioinnäytteessä esitellään sertifikaattien sisältöä ja merkitystä, sertifikaatteihin liittyvät lait, ylläpito, voimassaoloajat, hakumenettely, sopimukset sekä sertifikaatit myöntävät viranomaiset ja organisaatiot.

Tutkimusmenetelmä opinnäytetyössä on kvalitatiivinen eli laadullinen. Lähtökohta laadullisessa tutkimuksessa on yleensä todellisten ilmiöiden ja asioiden kuvaaminen valittua otantaa ja aineistoa tutkimalla[46]. Tämän työn pohjana ei ole ennakkoletus tai hypoteesi. Lähtökohtana on sertifikaatti ja sen sisällön tutkimus ja tärkein vastattava kysymys mikä on eikä miksi on.

Työn aihe ei ole sellainen että aineistoon kuuluisi haastatteluja tai kyselytutkimuksia. Käytössä ei ollut sertifikaatteihin liittyvää perusteosta, joten teoriapohja on koottu lakiteksteistä ja internetistä Trafin kirjallisesta materiaalista, jotka löytyvät tarkemmin eriteltynä lähdeluettelosta. Työsuunnitelman mukaan on järjestelmällisesti pyritty tutkimaan kunkin sertifikaatin ominaispiirteet eli löytämään keskeinen sisältö.

Jokaisessa sertifikaatissa on määritelty asia tai arvo, jonka mukaan merenkulkua tulee harjoittaa. Yleistys tai päätelmä, jonka aineistoa tutkimalla voi tehdä, on turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korostuminen merenkulussa.

Opinnäytetyö on tehty kirjoittajan omalle työpaikalle, mv Ninalle, jonka sertifikaatteja käytetään esimerkkeinä tässä työssä. Sertifikaattiasia tuli aluksella erittäin ajankohtaiseksi siten että mv Ninan omistajanvaihdoksen myötä tammikuussa 2015 suurin osa sertifikaateista haettiin uudelleen.

Kauppa-aluksessa, jota käytetään merenkulkuun, tulee olla kansallisuuskirja sekä muut todistus- ja laivakirjat. Näissä asiakirjoissa tapahtuvat muutokset kuten esim. laivaisännän vaihtuminen, on ilmoitettava viranomaisille viipymättä. Todistusten ja asiakirjojen on oltava ajan tasalla, sillä ne liittyvät aluksen merikelpoisuuteen.

Työn ensisijaisena tavoitteena on esittää kirjallisesti aluksen sertifikaatit ja niiden sisältö sekä hakumenettelyt eri viranomaisilta.

Lisäksi työllä halutaan osoittaa sertifikaattien merkitys aluksen kululle. Viranomaisten sertifikaatteihin kohdistamat tarkastukset Port State Controlin ja katsastusten yhteydessä vaikuttavat merkittävästi aluksen toimintaan. Vakuuttajille, luokituslaitoksille ja rahoittajille on myös osoitettava asioiden olevan kunnossa.

Työn tarkoituksena on myös lopuksi havainnollistaa sertifikaattien voimassaoloaikoja ylläpitävä järjestelmä, jota mv Ninalla käytetään ja jolla voidaan ehkäistä sertifikaattien vanhentuminen.

2 ALUSTEN LAKISÄÄTEINEN SERTIFIOINTI

2.1 IMO

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO (International Maritime Organization) antaa määrätykset kansainvälisistä turvallisuus-, suojaus- ja ympäristönsuojelumääräyksistä. Jokaisen lippumaan vastuulla on noudattaa näitä määräyksiä.

Laivojen lakisääteisellä sertifioinnilla todennetaan merenkulun turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvien kansallisten ja kansainvälisten määräysten noudattamista.

Kansainväliset yleissopimukset kuten SOLAS, MARPOL, LL sekä alustenmittaus-sopimukset velvoittavat aluksen, joka harjoittaa kauppamerenkulkua, toimimaan vaatimusten mukaisesti. Tarkastukset ovat pakollisia, sillä toiminnan on oltava sertifioitua. [1]

2.2 SOLAS

SOLAS-sopimus (International Convention for the Safety of Life at Sea) käsittelee kansainvälistä meriturvallisuutta. SOLAS on tärkein kauppalausten turvallisuutta koskevista sopimuksista ja sen on allekirjoittanut 171 valtiota. Rekisteröidyt alukset, jotka ovat tämän sopimuksen alaisia täyttävät aluksen rakenteen, laitteiston ja toiminnan puolesta ainakin säädetyt minimiturvallisuusmääräykset.[2]

2.3 MARPOL

MARPOL on yksi tärkeimmistä kansainvälisen merenkulun ympäristönsuojelua koskevista sopimuksista. Sen tarkoituksena on vähentää aluksista johtuvaa merien saastumista ja ehkäistä ympäristövahinkoja. Ensimmäinen MARPOL allekirjoitettiin 1973 ja sopimusta täydennettiin 1978.[2]

2.4 Load Line (LL)

Kansainvälinen lastiviivayleissopimus vuodelta 1966 tehtiin siinä hengessä, että ”hahuttiin vahvistaa yhdenmukaiset periaatteet ja säännöt siitä, kuinka syvään kansainvälisillä matkoilla kulkevat alukset saadaan lastata kun otetaan huomioon hengen ja omaisuuden turvaaminen merellä.”[2]

2.5 ISM

ISM (International Safety Management Code) on kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö. Se sisältää alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumista ehkäisevän säännösten.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on laatinut tämän säännösten ja se on lisätty kansainväliseen SOLAS-yleissopimukseen.

ISM-säännösten noudattaminen tuli pakolliseksi 1.7.1998. Lippu- ja satamavaltioiden hallinnot valvovat säännösten noudattamista.[3]

Säännösten tavoitteena on

- turvallisuuden takaaminen merellä
- ihmisten loukkaantumisen estäminen
- ihmishenkien menettämisen estäminen
- omaisuudelle, ympäristölle ja meriympäristölle aiheutuvien vahinkojen estäminen

ISM-sertifiointi on pakollinen sellaisille kansainvälisessä liikenteessä oleville aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500.

ISM-sertifiointi on koskenut myös näiden alusten operoinnista vastaavia yrityksiä 1.7.2002 alkaen. Aluksia liikennöivien yritysten täytyy suunnitella, laittaa täytännönpanoon ja pitää yllä turvallisuusjohtamisjärjestelmiä niin aluksilla kuin mais-
sa.[3]

2.6 ISPS

ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) on alusten ja satamarakenteiden kansainvälinen turvasäännöstö. Sen tavoitteena on lisätä turvallisuutta aluksilla ja satamissa.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on laatinut tämän säännösten ja se on lisätty kansainväliseen SOLAS-yleissopimukseen. ISPS-turvasäännöstöä sovelletaan kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin lukuun ottamatta aluksia jotka liikennöivät valtion palveluksessa ei-kaupallisessa tarkoituksessa kuten esimerkiksi sotaluokset.[4]

3 SERTIFIKAATTEJA MYÖNTÄVÄT TAHOT

3.1 Trafi

Keskeisin tekijä Suomessa sertifikaattien myöntäjänä on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Se huolehtii alusturvallisuudesta katsastamalla ja tarkastamalla aluksia.

Suomalaiset kauppamerenkulkuun käytettävät alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä, ovat alusrekisterissä. Alusrekisteriä pitävät Liikenteen turvallisuusvirasto (muu Suomi) ja Ahvenanmaan valtionvirasto (alukset, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa).

Lastialukset, jotka liikennöivät kansainvälisillä matkoilla ja ovat bruttovetoisuudeltaan vähintään 500, kuuluvat myös historiarekisteriin (Continuous Synopsis Record).

Trafi hyväksyy myös luokituslaitokset, jotka voivat tehdä alusluokituksia. Trafi antaa myös todistuksen merenkulkijoiden ammattipätevyydestä.[5]

3.1.1 Alusrekisteri

Alusrekisterin tietojen mukaan myönnetään kansallisuuskirja.

Alusrekisteriin ilmoitetaan seuraavat tiedot:

- aluksen rekisteröintiaika
- rekisterinumero
- nimi
- aikaisemmat nimet
- kotipaikka
- tunnus kirjaimet
- IMO-numero
- aluksen laji
- vetoisuus
- mitat

- rakentaja
- rakentamisaika
- rakentamisaika
- aluksen käyttötarkoitus
- omistajan nimi, kansalaisuus, kotipaikka, omistuosuuden suuruus,
- henkilötunnus, kaupparekisterinumero/yhteisötunnus (jos omistaja on suomalainen)
- pääisännän tiedot ja kunkin omistajan laivaosuuden suuruus, jos alus kuuluu laivansäätöyhtiölle

Alusrekisteriin ilmoitetaan myös:

- alukseen vahvistetut kiinnitykset
- alukseen kohdistuva ulosmittaus, takavarikko ja vakuustakavarikko
- omistajan konkurssiin asettaminen [6], [7]

3.1.2 Kansallisuuskirja

Kun alus on merkitty alusrekisteriin ja rekisteriviranomainen on antanut sille kansallisuuskirjan, alusta voi käyttää kauppamerenkulkuun.

Kun alus poistetaan alusrekisteristä, täytyy viimeisen suomalaisen omistajan palauttaa kansallisuuskirja rekisteriviranomaiselle.

Kansallisuuskirja kertoo mistä maasta alus on ja minkä maan alusrekisteriin se kuuluu.[8]

Kansallisuuskirjasta käy ilmi seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- aikaisemmat nimet
- kotipaikka
- tunnuskirjaimet
- rekisterinumero
- IMO-numero
- aluksen tyyppi
- Trafi-numero
- rakennusvuosi
- mittakirjan pvm
- vetoisuus Brutto
- vetoisuus Netto
- päämitat: pituus, leveys, korkeus
- omistajan nimi, kotipaikka, kansalaisuus, omistusosuus

Kansallisuuskirjan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto.[8]

3.1.3 Historiarekisteri

Historiarekisteri on aluksen omistukseen liittyvien vaiheiden keskeytymätön tiivistelmä. Tiedot rekisteriin tulevat laivaisännältä ja rekisteriviranomaiselta. Tietoihin lisätään myös aluksen aiemman lippuvaltion viranomaiselta saadut tiedot.[9]

Rekisterin tarkoituksena on että aluksesta on jatkuvasti säilytettävä ja ajan tasalla pidettävä asiakirja, joka sisältää ainakin seuraavat tiedot

- rekisteröinnin alkamispäivä
- kansallisuus
- rekisteröimispäivä
- aluksen nimi

- aluksen kotipaikka
- omistajan rekisteröintinumero
- omistajan tiedot
- luokka

Aluksen alkuperäiset historiatiedot CSR- sertifikaatit on pidettävä aluksen sertifikaattimapissa numerojärjestyksessä. Numero näkyy sertifikaatin yläosassa.

3.2 Luokituslaitokset

SOLAS-yleissopimuksessa edellytetään että alusten turvallisuuslaitteiden toiminnasta vastaavat huoltoyritykset ovat hallinnon hyväksymiä ja siksi aluksen turvallisuuslaitteita huoltavat ja tarkastavat vain sellaiset yritykset, jotka Trafi on hyväksynyt.[10]

Hyväksytyt luokituslaitokset pystyvät tarkistamaan laivoja teknisten valmiuksiensa ja verkostonsa avulla maailmanlaajuisesti. Luokituslaitos voi antaa luokituksen laivalle, materiaaleille ja laitteille sekä myöntää sertifikaatit.

Seuraavat luokituslaitokset voivat sopimuksen perusteella tehdä katsastuksia suomalaisille aluksille:

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- Lloyd's Register
- RINA Services S.p.A.
- Russian Maritime Register of Shipping
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
- DNV GL AS[11]

3.2.1 Aluksenluokitus

Alukselle annetaan luokitus tarkastamalla ja luokittelemalla

- runko
- koneistot
- lastitilojen maksimikantavuus (esim. tankkitoppi ja lastiluukkujen kansilastin maksimipaino/m²)
- lastin tyyppi
- liikennöintialue
- jääluokka
- aluksen lastaus- ja purkaustyyppi esim. lastaus/purkaus kahmarilla

mv Ninan luokituksen on tehnyt Bureau Veritas. Sertifikaatissa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- IMO-numero
- kotipaikka
- aluksen tyyppi
- jääluokka
- omistajan tiedot
- voimassaoloaika

3.2.2 Jääluokka

Suomen alusten jääluokista on säädetty alusten jääluokista annetussa laissa (1121/2005). Näitä jääluokkasääntöjä, jotka laissa ja sen määräyksissä on annettu, kutsutaan jääluokkamääräyksiksi. Se mitä jääluokkasääntöä alukseen sovelletaan, riippuu sen rakennusajankohdasta.

Jääluokkasäännöissä määritellään jäissä liikkuvan aluksen

- minimikoneteho
- rungon lujuus
- koneiston lujuus
- potkurin lujuus

Aluksen jääluokalla on vaikutus aluksen nettovetoisuuteen ja tätä kautta väylämaksun suuruuteen. Jääluokka vaikuttaa myös siihen millaista jäänmurtoavustusta aluksella on oikeus saada.[12]

3.3 Viestintävirasto

Aluksen radioluvan myöntää Viestintävirasto. ”Viestintävirasto tarkistaa että luvanhakijalla on meriradioliikenteen pätevyystodistus tai muu hyväksytysti suoritettu pätevyystutkinto. Hakemuksesta tulee käydä ilmi kuka toimii aluksella vastuullisena radioliikenteen hoitajana.”[13]

3.3.1 Aluksen radiolupa

”Aluksen radioluvan on vastattava aluksen radioaseman laitteita. Laitteet, joissa on lähetin, ovat luvanvaraisia. ”[13]

Merenkulun lähettämiä ovat

- meri-VHF-radiopuhelin
- EPIRB-hätälähetin
- AIS-lähetin
- Inmarsat-satelliittilähetin
- merenkulkututka
- MF/HF-radiopuhelin
- meri-VHF-käsi puhelin”[13]

Aluksen radiolupa on ilmoitettu seuraavat tiedot

- radioluvan haltijan nimi
- asiakasnumero
- diaaritunnus
- voimassaoloaika
- lupanumero
- aluksen nimi
- aluksen tunnus
- meriradionumerot
- radiolähettimet

Aluksen radioluvasta perittävä maksu on taajuusmaksu.

Lupa maksetaan etukäteen vuodeksi kerrallaan.

3.4 Aluehallintovirasto

”Suomen osalta Valvira nimeää terveyssäännösten mukaisesti satamat, jotka ovat valtuutettuja myöntämään todistuksia aluksen saniteettitoimenpiteistä ja niistä vapauttamisesta.”[14]

Kunnan terveydensuojeluviranomaiset (yleensä terveystarkastajat) tekevät tarkastukset ja antavat edellä mainitut saniteettitodistukset toimialueellaan.

3.4.1 Saniteettitodistus

Maailman terveysjärjestön (WHO) kansainvälisen terveyssäännösten määräykset ”kansanterveydellistä uhkaa aiheuttavien tautien kansainvälisen leviämisen torjunnasta, ehkäisystä ja hallinnasta ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.”[14]

”Sopimusvaltiot nimeävät ne satamat, jotka ovat valtuutettuja myöntämään todistuksia aluksen saniteettitoimenpiteistä tai saniteettitoimenpiteistä vapauttamisesta.”[14] Sopimusvaltiot lähettävät WHO:lle luettelon nimetyistä satamista.

Terveystarkastajan tekemän tarkastuksen perusteella todistuksessa ilmoitetaan aluksesta

- aluksen nimi
- kansallisuus
- IMO-numero

ja laivatarkastuslomakkeessa aluksella suoritettut tarkastukset.

Todistus on voimassa kuusi kuukautta. Saniteettitoimenpiteistä vapauttamisesta annetulle todistukselle voidaan myöntää yhden kuukauden jatkoaika.

3.5 Vakuutusyhtiöt

Vakuutusyhtiöt antavat vakuutustodistukset koskien aluksen vakuutuksia.

3.5.1 Kasko

”Aluksen kaskovakuutus on aluksen vahinkovakuutus. Alus vakuutetaan koko arvostaan ja vakuutus korvaa (varustajan valitseman vakuutussuojan mukaan) seuraavia asioita

- kokonaishäviön
- meripelastamisen
- osittaiset oman aluksen vauriot
- yhteentörmäysvastuun
- jäävauriot (mikäli aluksella on jääluokka)
- konevauriot
- aluksen osuuden yhteishaveritapauksissa”[15]

3.5.2 P&I- vakuutus

P&I -vakuutus on vastuuvakuutus joka toimii kaskovakuutuksen lisänä. P&I-vakuutus ei kuitenkaan kokonaan poista varustajan omaa vastuuta.

P&I-vakuutuksen vastuualueita ovat

- miehistö, matkustajat, muut laivassa olevat ja alukseen liittyvät henkilöt, ja heihin kohdistuvat henkilövahingot, kuolemantapaukset, henkilökohtaisen omaisuuden menetys tai matkatavaroiden vaurioituminen tai katoaminen
- laivaan lastatun kuorman vaurioituminen tai menettäminen
- öljyvuodot tai muun aineen vuodot, puhdistuskustannukset ja päästöjen rajoittamisen kustannukset
- varustajan vastuu jonkun toisen omaisuuden vaurioitumisesta tai katoamisesta
- törmäys toiseen alukseen tai toiseen kiinteään tai kelluvaan esineeseen
- hylyn poisto[16]

Vakuutustodistuksessa ilmoitetaan

- tiedot vakuutuksen ottajasta
- vakuutusnumero
- vakuutuskausi
- alus
- aluksen tyyppi
- kansallisuus
- IMO-numero
- tunnuskirjaimet

3.5.3 Hylkyjen poistamista koskeva sertifikaatti

Hylkyjen poistamista koskeva yleissopimus The Nairobi International Convention on Wreck Removal 2007 eli Nairobien yleissopimus tuli voimaan 14.4.2015. Sopimuksen sisällössä määritellään säännöstö, joka koskee hylkyä ja sen poistamista. Nairobien yleissopimuksen mukaan laivanomistajalla on ankara vastuu hylystä ja sen poistamisesta. Laivanomistaja vastaa kuluista, jotka aiheutuvat hyllyn paikantamisesta, merkitsemisestä ja poistamisesta.

Hylky määritellään tässä sopimuksessa seuraavasti

- ”uponnut tai rantautunut laiva
- osa tai esine uponneesta tai rantautuneesta laivasta
- laivasta kadonnut esine, joka on rantautunut, uponnut tai ajelehtii merellä
- laiva, joka on uppoamassa tai rantautumassa, jossa ei ole vielä ryhdytty sellaisiin toimenpiteisiin, joiden tarkoituksena on avustaa vaarassa olevaa laivaa tai omaisuutta”[17]

Nairobien yleissopimukseen liittyneen valtion lipun alla purjehtivalla laivalla, ja laivalla joka liikennöi jäsenvaltion satamaan, tulee olla sertifikaatti todistuksena voimassaolevasta vakuutuksesta.[17]

Sertifikaatissa ilmoitetaan seuraavat asiat

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- IMO-numero
- omistajan tiedot
- vakuutustyyppi
- vakuutuksen kesto
- vakuutuksenantaja

Laivanomistaja saa vakuutuksenantajalta Blue Cardin, jonka jälkeen laivanomistaja hakee sertifikaattia lippuvaltiolta tai sellaisesta valtiosta, joka on ratifioinut yleissopimuksen.

Tällä hetkellä Suomi ei ole ratifioinut sopimusta, jonka vuoksi sertifikaatti on haettava sopimuksen ratifioineiden maiden viranomaisilta kuten Tanska, Saksa Englanti.[17]

Ninan tapauksessa sertifikaatti haettiin Cook Islandin kautta Maritime Cook Islandilta.

3.6 Proviisori

Suomalaisissa aluksissa alusluokka ja laivaväen lukumäärä vaikuttavat laiva-apteekkimääräyksen mukaiseen laiva-apteenvarustukseen. Alukset jaetaan alusluokkiin A, B ja C niiden liikennöimän liikennealueen ja osittain myös alustyyppin perusteella. Määräykset laiva-apteen sisällöstä ja sen määräytymisestä alusluokan ja aluksen työntekijöiden lukumäärän mukaan ovat päätöksen 4 ja 5 §:ssä.

Proviisori tarkistaa ja täydentää laiva-apteen lääkkeet ja lääkintatarvikkeet, antaa kirjallisen todistuksen, että laiva-apteekki sisältöineen on Merenkulkuhallituksen vuonna 1994 laiva-apteekeista annetun päätöksen mukainen. Proviisori kirjoittaa myös hävityspöytäkirjan hävitetyistä lääkkeistä.[18]

3.6.1 Todistus laiva-apteen asianmukaisesta sisällöstä

Aluksen päällikkö vastaa laiva-apteekista sekä aluksella annettavasta ensiavusta ja sairaanhoidosta. Hän voi siirtää aluksen yleisen työnjaon mukaisesti käytännön hoitovastuun jollekin aluksen kansipäällystään kuuluvalle henkilölle.

Lääkkeet laiva-apteekkiin hankitaan apteekista. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa 1088/2010 lääkkeen määräämisestä säädetään laiva-apteekkeja koskevasta lääketilauksesta. Lääketilauksella tarkoitetaan aluksen varustamon edustajan tai aluksen päällikön allekirjoittamaa tilausta laiva-apteekille.

Trafin tarkastajat valvovat laiva-apteekkimääräyksen noudattamista meriturvallisuuskatsastusten yhteydessä.

Valvonnassa tarkastetaan

- laiva-apteen vastaavuus alusluokan ja aluksen työntekijöiden määrän suhteen
- laiva-apteen asianmukainen säilytys
- lääkepäiväkirjan ylläpitäminen
- laiva-apteen asianmukainen tarkastus (merkinnät laivapäiväkirjaan ja lääkepäiväkirjaan)
- aluksen päällikön (tai työntekijän, jolle päällikkö on määrännyt laiva-apteen hoidon) riittävä lääkinnällinen koulutus, ja osallistuminen laiva-apteekkimääräyksen 15 §:ssä tarkoitettuun täydennyskoulutukseen[18]

Todistus on voimassa vuoden.

4 KATSASTUKSET

Sertifikaatin myöntämisen perusteena on hyväksytty katsastus. Lastialus, joka kuuluu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, katsastetaan seuraavasti:

- ”peruskatsastus ennen kuin alus asetetaan liikenteeseen suomalaisena aluksena tai olennaisten muutostöiden jälkeen ennen uudelleen liikenteeseen asettamista
- uusintakatsastus viisivuotisjakson lopussa
- määräaikainen katsastus viisivuotisjakson toisena tai kolmantena vuosipäivänä
- vuosikatsastus kerran vuodessa, silloin kun ei tehdä uusintakatsastusta, määräaikaista katsastusta tai välikatsastusta”[19]

Viisivuotisjakso on viiden vuoden ajanjakso, jolloin aluksen rakenneturvallisuuskatsastus on voimassa.

Viisivuotiskauden aikana aluksen pohja tarkistetaan ulkopuolelta vähintään kaksi kertaa. Tarkastusten välinen aika ei saa ylittää 36 kuukautta.

Pohjan ulkopuolisessa tarkastuksessa tarkastetaan

- aluksen laidoitus
- pohjaventtiilit
- siivilät
- potkurit
- peräsin

Lastialuksissa rakenneturvallisuuskirjan voimassaolon päättymispäivämäärän päivä ja kuukausi tarkoittavat vuosipäivää eli sitä päivää ja kuukautta kunakin vuotena jonka mukaan katsastusajankohdat määräytyvät.[19]

4.1 Peruskatsastus

Peruskatsastuksessa pyritään saamaan selville onko alus käyttötarkoituksessaan niiden vaatimusten, säännösten, määräysten, kansainvälisten sopimusten ja säädösten mukainen kuin sen pitäisi olla.

Peruskatsastuksessa tarkastetaan

- ”aluksen rakenne, koneisto ja varusteet
- aluksen pohja ulkopuolelta
- painelaitteet sisä- ja ulkopuolelta
- aluksen yleinen järjestely
- aluksen rakennusaineet ja rakenneosien vahvuudet
- kattilat ja muut painelaitteet sekä niiden varusteet
- pää- ja apukoneisto
- ohjauslaitteet ja niihin kuuluvat ohjausjärjestelmät
- sähkölaitteet ja – asennukset
- hengenpelastuslaitteet ja – järjestelyt
- palontorjunta- ja paloturvallisuusjärjestelmät ja niiden laitteet
- navigointilaitteet ja – järjestelmät
- merikartat ja merenkulkujulkaisut
- luotsitikkaat järjestelyineen ja muut varusteet
- radiolaitteet
- pelastusveneiden ja – lauttojen radiolaitteet
- valot ja merkkikuviot
- ääni- ja hätämerkinantolaitteet”[19]

Peruskatsastuspäivämäärä on se päivämäärä, jolloin aluksen ensimmäinen rakenneturvallisuuskatsastus päivätään. Tämä tapahtuu ennen kuin alus asetetaan liikenteeseen suomalaisen aluksena tai uudelleen liikenteeseen olennaisten muutostöiden jälkeen.

Olemassa olevan aluksen peruskatsastusta on haettava kirjallisesti Trafilta vähintään neljä viikkoa ennen aiottua peruskatsastusta.[19]

4.2 Uusintakatsastus

Uusintakatsastuksessa pyritään saamaan selville onko alus hyväksyttävässä kunnossa ja sopiva siinä käyttötarkoituksessaan niiden vaatimusten, säännösten, määräysten, kansainvälisten sopimusten ja säädösten mukainen kuin sen pitäisi olla.

Uusintakatsastuksessa tarkastetaan:

- ”aluksen rakenne
- kattilat ja muut painelaitteet sekä niiden varusteet
- pää- ja apukoneisto
- ohjauslaitteet ja niihin kuuluvat ohjausjärjestelmät
- sähkölaitteet ja – asennukset
- hengenpelastuslaitteet ja – järjestelyt
- palontorjunta- ja paloturvallisuusjärjestelmät ja niiden laitteet
- navigointilaitteet ja – järjestelmät
- luotsitikkaat järjestelyineen
- merikartat ja merenkulkujulkaisut
- radiolaitteet
- pelastusveneiden ja – lauttojen radiolaitteet
- valot ja merkkikuviot
- ääni- ja hätämerkinantolaitteet”[19]

Aluksen uusintakatsastusta on haettava kirjallisesti Trafilta tai nimetyltä katsastajalta vähintään kaksi viikkoa ennen aiottua katsastusta.[19]

4.3 Määräaikainen katsastus

Määräaikaisessa katsastuksessa tarkastetaan

- ”aluksen palontorjunta- ja paloturvallisuusjärjestelmät ja niiden laitteet
- hengenpelastuslaitteet ja – järjestelyt
- radiolaitteet
- pelastusveneiden ja – lauttojen radiolaitteet
- navigointilaitteet ja – järjestelmät
- luotsitikkaat järjestelyineen
- valot ja merkkikuviot
- ääni- ja hätämerkinantolaitteet”[19]

Määräaikainen katsastus voidaan suorittaa aikaisintaan kolme kuukautta ennen vuosipäivää ja viimeistään kolmen kuukauden kuluessa vuosipäivästä.

Aluksen määräaikaista katsastusta on haettava kirjallisesti Trafilta tai nimetyltä katsastajalta vähintään kaksi viikkoa ennen aiottua katsastusta.[19]

4.4 Välikatsastus

Välikatsastuksessa tarkastetaan

- ”aluksen rakenne
- kattilat ja muut painelaitteet sekä niiden varusteet
- pää- ja apukoneisto
- ohjauslaitteet ja niihin kuuluvat ohjausjärjestelmät
- sähkölaitteet ja – asennukset
- pohjan ulkopuolinen tarkastus
- palontorjuntakaavio
- merikartat ja merenkulkujulkaisut
- valot ja merkkikuviot
- ääni- ja hätämerkinantolaitteet”[19]

Välikatsastus voidaan suorittaa aikaisintaan kolme kuukautta ennen vuosipäivää ja viimeistään kolmen kuukauden kuluessa vuosipäivästä.

Aluksen välikatsastusta on haettava kirjallisesti Trafilta tai nimetyltä katsastajalta vähintään kaksi viikkoa ennen aiottua katsastusta.[19]

4.5 Vuosikatsastus

Vuosikatsastuksessa tarkastetaan silmämääräisesti aluksen rakenteet, koneisto ja varusteet, ja niiden merikelpoisuus. Varusteiden ja laitteiden oltava kuten Trafi on hyväksymispäätöksessään edellyttänyt.

Vuosikatsastus voidaan suorittaa aikaisintaan kolme kuukautta ennen vuosipäivää ja viimeistään kolmen kuukauden kuluessa vuosipäivästä.

Jos alukselle tehdään uusintakatsastus, välikatsastus tai määräaikainen katsastus, niin vuosikatsastusta ei silloin suoriteta.

Aluksen vuosikatsastusta on haettava kirjallisesti Trafilta tai nimetyltä katsastajalta vähintään kaksi viikkoa ennen aiottua katsastusta.[19]

4.6 Katsastustodistus

Katsastustodistus ja katsastusta koskeva pöytäkirja, johon katsastustulokset on merkitty, annetaan meriturvallisuuskatsastuksen yhteydessä. Katsastustodistuksessa ovat seuraavat tiedot:

- aluksen nimi ja aluksen aikaisemmat nimet
- IMO-numero
- kotipaikka
- tunnuskirjaimet
- aluksen tyyppi
- kölin laskupäivä
- rakennuspaikka
- peruskatsastuksen päivämäärä
- rakennusmateriaali
- LOA
- pituus
- leveys
- bruttovetoisuus
- pääkoneen teho
- maksimimiehistömäärä
- maksimimatkustajamäärä
- liikennealue
- luokka
- radiokatsastuspäivämäärä
- vakauden mittauspäivämäärä
- radioalue
- omistajan tiedot (nimi, yrityksen IMO-numero, osoite, y-tunnus, puhelinnumero, s-posti)
- katsastuksen tyyppi
- seuraava katsastus
- seuraava telakointi
- uusintakatsastus
- katsastuksen voimassaolo
- katsastuksen vuosipäivä

4.7 Käsiammuttimien katsastus

Käsiammutin on kannettava, käsin laukaistava sammutin, jonka paino toimintakuntoisena on korkeintaan 20 kg.

Sisäasiainministeriö on antanut asetuksen 917/2005 (4.5.2006/30) käsiammuttimien tarkastuksesta ja huollosta, jota on noudatettava. Käsiammuttimia voi tarkastaa ja huoltaa käsiammutinliike, jonka toiminta täyttää lain vaatimukset.

Käsiammuttimien ohjeistusteksti on oltava kirjoitettu vähintään aluksen työkielellä.

Kun käsiammutin on tarkastettu, siihen kiinnitetään tarkastuslipuke, jossa on seuraavat tiedot

- tarkastuksen ajankohta
- seuraavan tarkastuksen ajankohta
- tarkastuksen suorittaneen henkilön nimikirjoitus
- painettuna käsiammutinliikkeen nimi ja osoite

Kun käsiammutin on huollettu, siihen kiinnitetään huoltolipuke, jossa on seuraavat tiedot

- huollon ajankohta
- huollon suorittaneen henkilön nimikirjoitus
- painettuna käsiammutinliikkeen nimi ja osoite[20]

Todistuksessa ilmoitetaan

- aluksen nimi
- kansallisuus
- kotipaikka
- IMO-numero

Käsisammuttimet on tarkastettava vuosittain, jos ne ovat alttiina kosteudelle, tärinälle, lämpötilojen vaihtelulle tai pakkaselle.

Käsisammuttimet tarkastetaan kahden vuoden välein, jos niitä säilytetään kuivissa ja tasalämpöisissä sisätiloissa.

Aluksessa tarkastus on aina vuoden välein.

4.8 Pelastuslauttojen katsastus

Kansainvälisessä liikenteessä liikennöivien lastialusten on oltava varustettuja SOLAS-yleissopimuksen mukaisilla pelastuslautoilla.

Trafi hyväksymät huoltoyhtiöt huoltavat valmistajan ohjeiden mukaisesti ruorimerkityt pelastuslautat.

Pelastuslautoissa pitää olla merkittynä

- aluksen nimi ja kotipaikka
- valmistajan nimi tai tavaramerkki
- sarjanumero
- valmistuspäivämäärä
- lautan hyväksyneen viranomaisen nimi
- lautan viimeksi tarkastaneen huoltoyhtiön nimi ja sijaintipaikkakunta
- pelastuslautan suurin sallittu henkilömäärä
- SOLAS-merkintä
- lautan hätäpakkauksen tyyppi
- vesillelaskuohjeet

Pelastuslauttojen hätäpakkauksessa pitää olla merkittynä

- valmistajan nimi tai tavaramerkki
- sarjanumero
- pakkauksen hyväksyneen viranomaisen nimi ja lautan sallittu henkilömäärä
- lauttaan kuuluvan hätäpakkauksen tyyppi
- SOLAS-merkintä
- viimeinen tarkastuspäivämäärä
- kiinnitysköyden pituus
- korkein sallittu sijainti vesilinjan yläpuolella (riippuu putoamiskorkeudesta ja kiinnitysköyden pituudesta)[21]

Todistuskirjassa ilmoitetaan yllämainittujen pelastuslautan ja hätäpakkauksen lisäksi aluksesta

- kansallisuus
- IMO-numero
- tunnus kirjaimet
- aluksen nimi
- aluksen omistaja

Pelastuslautat huolletaan valmistajan huoltovälin mukaan.

4.9 Pelastus- ja valmiusveneiden katsastus

Alusten pelastus- ja valmiusveneissä on oltava LSA-säännösten mukainen varustus. LSA-säännöstö (International Life-Saving Appliance Code /LSA Code) tarkoittaa hengenpelastuslaitteita koskevaa IMO:n kansainvälistä säännöstöä (IMO:n päätöslauselma MSC.48(66)).

Ennen aluksen lähtöä satamasta ja koko matkan ajan kaikkien hengenpelastuslaitteiden on oltava käyttökunnossa ja heti käyttövalmiina.

Hengenpelastuslaitteiden huolto ja tarkastukset suoritetaan SOLAS-yleissopimuksen III/20 säännön vaatimusten mukaisesti.[21]

Katsastustodistuksessa ilmoitetaan

- aluksen nimi
- IMO-numero
- pelastusveneen valmistaja
- pelastusveneen malli/ henkilömäärä
- pelastusveneen sarjanumero (vuosimalli)
- pelastusveneen koneen tekijä ja malli
- katsastuksen tyyppi

4.10 Vesillelaskulaitteiden huoltotodistus

Vesillelaskulaitteet huolletaan säännöllisesti vuosittain. Perusteellinen tarkastus ja huolto tehdään viiden vuoden välein, jolloin pelastusveneiden nostolaitteet koekuormitetaan 10 prosentin ylikuormalla.

Viisivuotistarkastuksen, huollon ja testauksen saa suorittaa vain laitteiston valmistaja, valmistajan valtuuttama huoltoyritys tai tehtävään koulutettu henkilö.

Vuosihuollon voi suorittaa laivaväki.[21]

Huoltotodistuksessa ilmoitetaan

- aluksen nimi
- IMO-numero
- laitteiston valmistaja
- laitteiston malli
- vinssin sarjanumero
- pelastusveneen koneen tekijä ja malli
- katsastuksen tyyppi

4.11 Laskusillan tarkastuskirja

Kulkutien alukseen ja sieltä pois on oltava turvallinen. Kulkutien yli ei saa nostaa taakkoja, kun kulkutietä käytetään. Kulkutien alla pitää olla asianmukaisesti kiinnitetty suojaverkko, joka ulottuu vähintään kaksi metriä kulkutien alapään molemmille puolille.

Kulkutienä käytettävän rakennelman on oltava kestävä, hyvässä kunnossa ja tarpeeksi pitkä. Kulkutie on kiinnitettävä luotettavalla tavalla alukseen eikä se saa olla vaarallisessa asennossa.

Laskuportailta tai kulkusillalta vaaditaan seuraavia ominaisuuksia

- kulkutienä käytettävän rakennelman on oltava kestävä, hyvässä kunnossa ja tarpeeksi pitkä
- kulkutie on kiinnitettävä luotettavalla tavalla alukseen
- kulkutie ei saa olla vaarallisessa asennossa
- leveys on vähintään 0,55 metriä
- kaiteet ovat 0,9 metrin korkuiset
- kaiteet ovat tukevat ja ne on varustettu välijohteella
- kaiteiden on sijaittava koko pituudelta molemmin puolin
- laskuportaiden askelmien tulee olla vaakasuoraan kääntyviä tai siten muotoiltuja, että portaiden nousukulman vaihdellessa jalalla ei tarvitse astua askelman kulmalle vaan tasaiselle tai pyöristetylle pinnalle
- kulkurakennelman alla tulee olla veteen putoamisen estämiseksi asianmukaisesti kiinnitetty suojaverkko
- suojaverkon pitää ulottua vähintään kaksi metriä kulkurakennelman alapään molemmille puolille
- kulku- tai lastisillan taikka telineen pinta-alan pitää olla riittävän suuri
- kulku- tai lastisillan taikka telineen rakenteen pitää olla vankka sekä asianmukaisesti tuettu ja tarvittaessa vahvasti kiinnitetty
- Liukastumisen estämiseksi laskusillalle voi tarvittaessa levittää hiekkaa tai muuta sopivaa ainetta.[22]

Katsastustodistuksessa ilmoitetaan aluksen nimi ja IMO-numero.

5 ALUKSEN MITTAUKSEEN PERUSTUVAT SERTIFIKAATIT

5.1 Kansainvälinen mittakirja

Vuoden 1969 kansainvälinen aluksenmittausyleissopimus ratifioitiin Suomessa 25.1.1973 ja se tuli voimaan 6.2.1982 sovitusti. Sopimuksella haluttiin ”vahvistaa yhdenmukaiset periaatteet ja säännöt kansainvälisillä matkoilla kulkevien alusten vetoisuuden määrittämiseksi.”[23]

”Kansainvälinen mittakirja on annettava jokaisella alukselle, jonka brutto- ja nettovetoisuudet on määritelty tämän yleissopimuksen mukaan.”[23]

Mittakirja laaditaan sen maan virallisella kielellä tai kielillä, joka mittakirjan antaa. Englannin tai ranskankielinen käännös vaaditaan mittakirjaan, mikäli mittakirja on kirjoitettu muilla kielillä kuin englantia tai ranska.

Artiklassa 2 on seuraavia määritelmiä, jotka selventävät sertifikaatin sisältöä seuraavasti

- ”bruttovetoisuus tarkoittaa aluksen suurimman koon mittaa sellaisena kuin se on määritelty tämän yleissopimuksen määräyksissä.
- nettovetoisuus tarkoittaa aluksen hyötytilan mittaa sellaisena kuin se on määritelty tämän yleissopimuksen määräyksissä.
- pituus tarkoittaa 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivukorkeudesta, mitattuna kölin yläpinnasta, tai pituutta keularangan etureunasta peräsinvarren keskiöön samalla vesiviivalla, jos tämä mitta on suurempi. Aluksissa joiden köli on suunniteltu kaltevaksi, tulee vesiviivan, jolla tämä pituus mitataan, olla konstruktiivovesiviivan suuntainen.”[24]

Kansainvälisessä mittakirjassa on ilmoitettu seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- IMO-numero
- rekisteripaikka/ kotipaikka
- päivämäärä, jolloin köli laskettiin tai alus oli samankaltaisessa rakennusvaiheessa (2 artiklan 6 momentti) tai päivämäärä, jolloin aluksessa suoritettiin huomattava muutos tai uudistus (3 artiklan 2 momentin b kohta)
- päämitat metreissä: pituus, leveys, mallisivukorkeus yläkanteen keskilaivan kohdalla
- aluksen bruttovetoisuus
- aluksen nettovetoisuus
- vetoisuuteen luetut tilat on eritelty ja ilmoitettu tilan nimityksen, sijainnin ja pituuden mukaan
- matkustajien lukumäärä hyteissä, joissa on enintään 8 makuusijaa
- muiden matkustajien lukumäärä
- mallisyväys
- alkuperäisen mittauksen paikka ja päivämäärä

Mittakirja lakkaa olemasta voimasta ja se perutaan hallinnon toimesta, mikäli seuraavissa kohdissa tapahtuu brutto- tai nettovetoisuuteen lisäävästi vaikuttavia muutoksia:

- järjestely
- rakenne
- kantavuus
- tilojen käyttö
- aluksen sallittu kokonaismatkustajamäärä
- aluksen lastiviiva
- sallittu syväys[24]

5.2 Kansainvälinen lastiviivakirja

Kansainvälinen lastiviivayleissopimus vuodelta 1966 tehtiin siinä hengessä, että ”haluttiin vahvistaa yhdenmukaiset periaatteet ja säännöt siitä, kuinka syvään kansainvälisillä matkoilla kulkevat alukset saadaan lastata kun otetaan huomioon hengen ja omaisuuden turvaaminen merellä.”[25]

”Kansainvälinen lastiviivakirja on annettava jokaiselle katsastetulle alukselle, johon on merkitty asianmukaiset lastiviivat.”[25]

Mittakirja laaditaan sen maan virallisella kielellä tai kielillä, joka mittakirjan antaa. Englannin tai ranskankielinen käännös vaaditaan mittakirjaan, mikäli mittakirja on kirjoitettu muilla kielillä kuin englanti tai ranska.[25]

Kansainvälisessä lastiviivakirjatodistuksessa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- IMO-numero
- kotipaikka
- aluksen tyyppi
- LOA
- trooppinen suolainen vesi
- kesävaralaita, suolainen vesi
- talvivaralaita, suolainen vesi
- talvivaralaita Pohjois-Atlantilla

Kansainvälisessä lastiviivakirjassa ”pituus tarkoittaa 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivukorkeudesta, mitattuna kölistä niin kuin se on määriteltä liitteen 1 3 säännön 5 momentin a kohdassa, tai pituutta aluksen keularangan etureunasta peräsinvarren keskiöön mitattuna samalla vesiviivalla, jos tämä pituus on suurempi. Aluksissa, joiden köli on suunniteltu kaltevaksi, tulee vesiviivan, jolla tämä pituus mitataan, olla suunnitellun vesiviivan suuntainen.”[25]

Säännöissä lastiviivojen määräämistä varten ”edellytetään, että lastin laatu, painolasti jne. ovat sellaiset ja ahtaminen niin suoritettu, että aluksen riittävä vakavuus on varmistettu ja rakenteisiin kohdistuvat liialliset rasitukset on vältetty.”[25]

Kansainvälinen lastiviivakirja perutaan hallinnon toimesta mikäli

- aluksen runkoon tai ylärakenteisiin on tehty sellaisia muutoksia, jotka voivat johtaa suuremman varalaidan määräämiseen
- aukkojen suojaus, suojakaiteet, tyhjennysportit ja kulkutiet miehistösuojaan eivät ole tarkoituksen mukaisessa kunnossa [25]

Kansainvälinen lastiviivakirja annetaan viideksi vuodeksi peruskatsastuksen jälkeen.

”Viisivuotisjakson aikana on suoritettava uusintakatsastus viisivuotisjakson lopussa ja vuosikatsastus kerran vuodessa niinä vuosina jolloin ei tehdä uusintakatsastusta.”[19]

5.3 Varalaitojen katsastus

Aluksen varalaidan ja lastiviivan tarkoituksena on määrittää mikä on se enimmäissyväys, johon alus voidaan lastata.

Varalaita on pystysuora etäisyys keskilaivalla kansiviivan yläreunasta kyseisen lastiviivan yläreunaan. Varalaita lasketaan varalaitakannesta.

”Varalaitaa osoittaa vaakasuoran 230 mm:n pituisen ja 25 mm:n levyisen viivan yläreuna, joka on vedetty keulaan päin kohtisuoraan 25 mm:n levyistä pystyviivaa vastaan, joka on merkitty 300 mm:n etäisyydelle renkaan keskipisteestä keulaan päin.”[26]

Koska mv Ninalla on kansainvälinen lastimerkki, pystyviiva on sijoitettu 100 millimetriä tähän merkkiin liittyvistä viivoista keulaan päin.

mv Nina on täyskannellinen alus, jossa on säätiivis rakenne.

Varalaitojen katsastusasiakirjassa ilmoitetaan seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- IMO-numero
- kotipaikka
- kansallisuus
- tunnuskirjaimet
- rakennuttaja
- telakkanumero
- rakennusvuosi
- bruttovetoisuus
- aluksen tyyppi
- luokka
- rangerequired
- peruskatsastuksen päivämäärä

Todistus annetaan viideksi vuodeksi peruskatsastuksen jälkeen.

”Viisivuotisjakson aikana on suoritettava uusintakatsastus viisivuotisjakson lopussa ja vuosikatsastus kerran vuodessa niinä vuosina jolloin ei tehdä uusintakatsastusta.”[19]

6 TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄT SERTIFIKAATIT

6.1 Lastialuksen rakenneturvallisuuskirja

SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on oltava hyväksytyn luokituslaitoksen tai Trafin laatimien sääntöjen ja määräysten mukainen koskien

- aluksen runkoa
- aluksen koneistoa
- aluksen sähkö- ja automaattikalaitteita[27]

Lastialuksen rakenneturvallisuuskirjassa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- IMO-numero
- aluksen tyyppi
- kölin laskupäivä
- valmistumispäivä
- merkintä kahdesta edellisestä pohjan ulkopuolisesta katsastuksesta
- katsastuksen voimassaolo

Todistus annetaan viideksi vuodeksi peruskatsastuksen jälkeen.

”Viisivuotisjakson aikana on suoritettava uusintakatsastus viisivuotisjakson lopussa ja vuosikatsastus kerran vuodessa niinä vuosina jolloin ei tehdä uusintakatsastusta.”[19]

6.2 Lastialuksen varusteturvallisuuskirja

Kansainvälisen liikenteen aluksiin asennettavia turvallisuusvarusteita koskevat vaatimukset on määritelty kansainvälisissä sopimuksissa ja niihin liittyvissä säännöstöissä, jotka pohjaavat pitkälti IMO:n antamiin ohjeisiin ja suosituksiin.

Laivavarustedirektiivi N:o 96/98/EY muutoksineen määrittää Euroopan unionissa varusteiden vaatimukset ja hyväksyntämenettelyt. Suomessa direktiivi on saatettu voimaan laivavarustelaililla (1503/2011).

Yleissopimuksissa kuten SOLAS, MARPOL ja COLREG vaaditaan tietyille varusteille lippuvaltion hyväksyntä. Direktiivin liitteessä A.1 luetellaan varusteet, joille on sovittu hyväksyntämenettelyn edellytyksenä testausmenetelmät.

Varusteryhmiä ovat

- hengenpelastus
- ympäristönsuojelu
- palosuojelu
- navigointi
- radioliikenne
- merenkulkuvalot
- irtolastialukset
- vedenkorkeusmittaus.

Laivavarustedirektiivin liitteessä A.2 mainitut varusteet eivät kuulu direktiivin hyväksyntämenettelyn piiriin eikä niille ole sovittu hyväksyntämenettelyn edellyttämiä testausmenetelmiä.

Laivavarustedirektiivin liite A tarkistetaan vuosittain. Liitteen muutokset tulevat voimaan Trafin määräyksellä.

Liikenne- ja viestintäministeriö nimeää hakemuksesta laivavarustedirektiivin mukaiseen laivavarusteiden vaatimustenmukaisuuden arviointiin osallistuvat ilmoitetut laitokset ja huolehtii niiden ilmoittamisesta Euroopan komissiolle ja Euroopan unionin jäsenvaltioille. [28]

Varuste, joka hyväksytään Laivavarustedirektiivin liitteeseen A.1 saa ilmoitetulta laitokselta tyyppitarkastustodistuksen. Ilmoitettu laitos antaa myös todistuksen tuotannon valvonnasta ja valmistajan antaman vaatimustenmukaisuusselvityksen (Declaration of Conformity). Hyväksytyssä varusteessa on ruorimerkintä.

Muut kuin laivavarustedirektiivin liitteessä A.1 luetellut varusteet hyväksyy Trafi. Laivavarusteiden pitää olla voimassa olevien määräysten mukaan hyväksyttyjä, kun ne asennetaan alukseen. Hyväksyntä tarkistetaan katsastuksessa.[28]

Lastialuksen varusteturvallisuuskirjassa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- pituus
- IMO-numero
- aluksen tyyppi
- kölin laskupäivä
- katsastuksen tyyppi
- katsastuksen voimassaolo

Todistus annetaan viideksi vuodeksi peruskatsastuksen jälkeen.

”Viisivuotisjakson aikana on suoritettava uusintakatsastus viisivuotisjakson lopussa ja vuosikatsastus kerran vuodessa niinä vuosina jolloin ei tehdä uusintakatsastusta.”[19]

6.3 Lastialuksen radioturvallisuuskirja

Aluksen radiolaitteiden toiminnalliset vaatimukset ovat sellaiset, että jokaisen aluksen on kulussa ollessaan kyettävä

- ”lähettämään hätähälytys alukselta maihin
- vastaanottamaan hätähälytys maista
- lähettämään ja vastaanottamaan alusten välinen hätähälytys
- lähettämään ja vastaanottamaan SAR-viestintää
- lähettämään ja vastaanottamaan paikallista alusten ja maa-asemien välistä radioviestintää”[29]

Kansainvälisessä liikenteessä olevan aluksen on lisäksi kyettävä

- ”lähettämään SART:n paikannussignaali tai AIS-SART:n hätäpaikannussignaali
- vastaanottamaan SART:n paikannussignaali, mikäli alus on varustettava 9 GHz tutkalla tai AIS-SART:n paikannussignaali, mikäli alus on varustettava AIS-laitteella
- lähettämään hätäkutsu alukselta maihin kahdella tavalla käyttäen kahta eri GMDSS-järjestelmän menetelmää
- vastaanottamaan MSI-sanomia

GMDSS-radiolaitteilla, jotka pystyvät lähettämään aluksen paikkatiedon hätähälytyksessään, on oltava sisäinen GNSS-ominaisuus tai ulkoiselta GNSS-laitteelta automaattisesti päivittyvä paikkatieto.”[29]

Radiolaitteiden toimintakunto täytyy varmistaa ennen jokaista matkaa. Aluksen liikennöidessä radiolaitteet, myös SART ja AIS-SART testataan kaikilta osiltaan vähintään kerran kuukaudessa. Testauksesta tehdään merkintä aluksen radiopäiväkirjaan.

Radiolaitteiden varavirtalähde ja sen varaustila tarkastetaan kerran vuodessa ja siitä tehdään merkintä aluksen radiopäiväkirjaan.[29]

Lastialuksen radioturvallisuuskirjassa on seuraavat tiedot:

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- liikennöintialue
- IMO-numero
- kölin laskupäivä
- edellisen katsastuksen päivämäärä
- katsastuksen voimassaolo

Radioturvallisuuskirja on voimassa enintään viisi vuotta.

6.3.1 Radiolaitteiden katsastus

Radiokatsastustodistuksessa ilmoitetaan tarkastustoimenpiteiden ja niiden tulosten lisäksi

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- meriradionumerot/ MMSI-numerot
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- IMO-numero
- aluksen tyyppi
- kölin laskupäivä
- GMDSS
- radioluvan myöntäjä
- luvan voimassaoloaika
- aluksen omistaja

6.3.2 Shore Based Maintenance Certificate

Aluksella on oltava maaorganisaation kanssa tehtyhuoltosopimus koskien aluksen radio- ja navigointilaitteita. Huoltoalan yrityksellä on oltava Trafin tai luokan antama valtuutus tai sertifikaatti tehdä tarkastukset ja huollot ko. laitteille.

Ninalla on huoltosopimus Autodin Oy:n kanssa. Huoltosopimuksen sisältö on määriteltä SOLAS GMDSS Regulations (chapter IV reg. 15) sekä liikennealueen mukaan. Ninan radiolaitteisiin määriteltä liikennealue on A1-A2.

Huoltosopimus koskee aluksen radiolaitteiden testauksia jotka on tehtävä kerran vuodessa.

Aluksen navigointilaitteet ja -järjestelmät täytyy asentaa, testata ja pitää kunnossa siten, että toimintahäiriöt laitteissa voidaan minimoida. Laitteista ja järjestelmistä on nähtävä niiden senhetkinen todellinen käyttötila, jos on olemassa myös vaihtoehtoisia käyttötiloja.

Asiakirjaan on merkitty seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- omistaja
- voimassaoleva liikennöintialue

Huollosta ja tarkastuksesta on erillinen liite.

Huoltosopimuksen piiriin kuuluu seuraavien laitteiden testaukset joista kirjoitetaan erillinen testausraportti

- SSAS
- AIS
- EBIRB

6.3.3 Ships Security Alert System (SSAS)

Ship Security Alert System eli SSAS on laivojen piilohälytysjärjestelmä, jolla voidaan toteuttaa hiljainen hälytys, mikäli alus joutuu merirosvojen tai terroristien iskun kohteeksi. SSAS on pakollinen kaikissa ulkomaanliikenteen aluksissa.

Hälytys kulkee Inmarsat-satelliittijärjestelmän kautta viranomaisille ja aluksen omistavalle varustamolle. Lähetetty viesti sisältää aluksen paikkatiedon, joka päivittyy tietyn aikavälin mukaan.

ISPS-säännösten (kohta A/9.4.15) mukaan turvalaitteet täytyy kalibroida ja testata turvasuunnitelman mukaan. Testauksesta tehdään kirjallinen dokumentti.

SSAS-laite testataan kerran vuodessa testilähetysellä MRCC Turkuun joko Trafin tarkastajan tai aluksen radiohuoltoyrityksen toimesta.

Trafin tarkastaja tai radiohuoltoyrityksen edustaja päättää testilähetysten lähettämisestä laitteen tyypin ja ominaisuuksien mukaan. Lähetyksestä sovitaan MRCC Turun kanssa.

SSAS-laitteen asennukseen liittyvät dokumentit säilytetään aluksen turvasuunnitelman liitteenä. SSAS-laitteeseen asennetut yhteystiedot on poistettava, mikäli alus luovutetaan tai myydään ulkomaille.

Mahdollisista vikahälytyksistä on välittömästi ilmoitettava MRCC Turkuun.[30]

SSAS-testiraportissa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- meriradionumerot
- tunnuskirjaimet
- IMO-numero

6.3.4 AIS

AIS (Automatic Identification System) on alusten tunnistamisessa ja sijainnin määrittämisessä käytettävä järjestelmä. AIS:n avulla alukset ja VTS-keskukset saavat tietoa ja laivoista, niiden sijainnista, suunnasta ja nopeudesta.

AIS on oltava kaikissa kansainvälisen liikenteen aluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300.

Aluksen AIS:n toimivuus on tarkastettava vuosittain. Tarkastuksen tekee huoltoalan yritys, jolle Trafi on antanut valtuutuksen tehdä tarkastuksen ja huollon ko. laitteille.[29]

Tarkastusraportissa ilmoitetaan

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- meriradionumerot
- kotipaikka
- IMO-numero
- bruttovetoisuus
- kölin laskupäivä

Tarkastusraportissa on eriteltyä tarkastetut osat ja toiminnot.

6.3.5 EPIRB

EPIRB (emergency position-indicating radio beacon) on merenkulun hätälähetin, joka toimii Cospas-Sarsat-järjestelmässä.

EPIRB asennetaan hydrostaattisella laukaisulaitteella varustettuun, sille tarkoitettuun telineeseen. EPIRB on sijoitettava sellaiseen paikkaan, johon pääsee helposti, ja josta yksi henkilö pystyy sen helposti irrottamaan ja ottamaan mukaan pelastusveneeseen tai pelastuslautalle. EPIRB:ä ei saa kiinnittää köydellä alukseen.

Aluksen nimi, radiotunnus, meriradionumero, EPIRB:n sarjanumero ja hexa-koodi on merkittävä vedenpitävästi ja selkeästi EPIRB-laitteeseen.

EPIRB:lle on tehtävä vuosittain tarkastus. Tarkastuksen saa tehdä ainoastaan hyväksytty GMDSS-huoltoyritys. Tehdyistä tarkastuksista on oltava kirjallinen todistus aluksella.[29]

6.4 Aluksen kansainvälinen turvatodistus (ISSC)

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on ISM-säännöstöön perustuva, dokumentoitu järjestelmä, jonka avulla aluksen miehistö voi toteuttaa yhtiön turvallisuus- ja ympäristönsuojeluohjelmaa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä sisältää seuraavia asioita:

- ”turvallisuusohjelma
- ympäristönsuojeluohjelma
- yhtiön vastuu ja määräysvalta
- nimetty henkilö tai nimetyt henkilöt
- voimavarat ja henkilöstö
- aluksen toimintoja koskevien suunnitelmien laatiminen
- hätävalmius

- ilmoittaminen vaatimustenvastaisuudesta, onnettomuuksista ja vaaratilanteista
- vaatimustenvastaisuuden, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden analysointi
- aluksen ja laitteistojen kunnossapito
- asiakirjat
- yhtiön suorittamat tarkastukset ja arvioinnit
- riskien arviointi (riskianalyysiselvitys)”[31]

Yhtiö tekee aluksesta turva-arvioinnin joka on dokumentoiva, arvioitava, hyväksyttävä ja säilytettävä. Aluksen turvasuunnitelma laaditaan turva-arvioinnin pohjalta.

Turvasuunnitelmaan pitää sisältyä seuraavia asioita:

- ”rajoitettujen alueiden määrittäminen
- toimenpiteet joilla estetään luvaton pääsy rajoitetuille alueille
- toimenpiteet, joilla estetään luvaton pääsy alukselle
- menettelytavat kun aluksen turvallisuus on uhattuna
- menettelytavat kun tapahtuu turvarikkomus
- menettelytavat kun vastaanotetaan turvaohjeita turvavälikohtauksen ollessa todennäköinen
- evakuointimenettelyt
- turvatoimista vastaavien miehistön jäsenten tehtävät
- aluksen turvatoimien tarkastukset
- aluksen ja satamarakenteen yhteensopivuus turvatoimissa
- ilmoitusmenettely turvavälikohtauksissa
- aluksen turvalaitteiden testaus ja kalibrointitiheys
- turvahälytysjärjestelmän aktivointipisteiden määrittely
- turvahälytysjärjestelmän käyttäminen (testaus, päälle ja päältä pois kytkeminen, palautus jne.)”[32]

Yhtiö toimittaa aluksen turva-arvioinnin ja turvasuunnitelman (SSP, Ship Security Plan) meriturvallisuusviranomaiselle Trafiin.

Trafin tarkastajat suorittavat väliaikaisen tarkastuksen, kun aluksen turvasuunnitelma otetaan käyttöön. Tarkastuksen perusteella annetaan väliaikainen kansainvälinen turvatodistus (Interim Certificate) viideksi kuukaudeksi.

Kun ensimmäinen tarkastus on tehty ja hyväksytty, alukselle myönnetään kansainvälinen turvatodistus eli ISSC (International Ship Security Certificate).[31]

Kansainvälisessä turvatodistuksessa on seuraavat tiedot:

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- kotipaikka
- aluksen tyyppi
- bruttovetoisuus
- IMO-numero
- yrityksentiedot
- yrityksen IMO-numero
- edellisen katsastuksen päivämäärä
- voimassaoloaika

Turvatodistus on voimassa yleensä viisi vuotta.

Välitarkastus suoritetaan toisen ja kolmannen vuosipäivän välillä.

Uusintatarkastus tehdään vähintään viiden vuoden välein. Sen jälkeen tehdään taas välitarkastus.

6.5 Vaatimustenmukaisuusasiakirja DOC

Kansainvälisellä turvallisuusjohtamissäännöstöllä ISM (International Safety Management Code) tarkoitetaan alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumista ehkäisevää kansainvälistä turvallisuusjohtamissäännöstöä.

ISM-säännöstöllä parannetaan alusten turvallisuusjohtamista ja turvallista toimintaa ja ehkäistään aluksista aiheutuvaa ympäristön pilaantumista.[32]

ISM-säännösten on laatinut Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO). Säännöstö on lisätty kansainväliseen SOLAS-yleissopimukseen. Toimeenpanoa ohjeistavat EU:n asetukset.

Trafin tarkastajat tekevät ISM-turvatarastuksen. ISM-tarkastuksen voi tehdä myös luokituslaitos.

ISM-auditoinnin perusteella yhtiön turvallisuusjärjestelmä hyväksytään ja DOC annetaan ISM-vastuulliselle yritykselle. Turvallisuusjärjestelmän noudattaminen ja toimivuus tarkastetaan vuosittain.[32]

ISM-auditointiraportissa ilmoitetaan

- yrityksen nimi ja osoitetiedot
- yrityksen IMO-numero
- voimassaoloaika

Document of Compliance- sertifikaatti on voimassa viisi vuotta.

6.6 Turvallisuusjohtamisasiakirja SMC

Trafi antaa turvallisuusjohtamistodistuksen (Safety Management Certificate/ SMC) alukselle, jonka turvallisuusjohtamisjärjestelmän se on hyväksyen tarkastanut.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on dokumentoitu järjestelmä, jonka avulla aluksen miehistö voi toteuttaa yhtiön turvallisuus- ja ympäristönsuojeluohjelmaa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä sisältää seuraavia asioita

- ”turvallisuusohjelma
- ympäristönsuojeluohjelma
- yhtiön vastuu ja määräysvalta
- nimetty henkilö tai nimetyt henkilöt
- voimavarat ja henkilöstö
- aluksen toimintoja koskevien suunnitelmien laatiminen

- hätävalmius
- ilmoittaminen vaatimustenvastaisuudesta, onnettomuuksista ja vaaratilanteista
- vaatimustenvastaisuuden, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden analysointi
- aluksen ja laitteistojen kunnossapito
- asiakirjat
- yhtiön suorittamat tarkastukset ja arvioinnit
- riskien arviointi (riskianalyysiselvitys)”[32]

Turvallisuusjohtamisasiakirjassa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- kotipaikka
- aluksen tyyppi
- bruttovetoisuus
- IMO-numero
- tiedot omistajasta
- yrityksen IMO-numero
- edellinen katsastuspäivämäärä

”SMC-todistus myönnetään alukselle viideksi vuodeksi, jos alus hyväksytään ensimmäisessä tarkastuksessa tai uusintatarkastuksessa.”[32]

Välitarkastus suoritetaan toisen ja kolmannen vuosipäivän välillä.

Vuosipäivä on asiakirjan voimassaolon päättymispäivä.

7 MIEHISTÖÖN LIITTYVÄT ASIAKIRJAT

7.1 Miehitystodistus

Laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687 (5 § Turvalinen miehitys) sanotaan että ”alus on miehitettävä siten, ettei alusta, laivaväkeä, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta tarpeettomasti vaaralle alttiiksi.”[33]

”Laivaväen tulee lukumäärältään ja pätevyydeltään olla sellainen, että vahti-, turvallisuus- ja turvatoimitehtävät sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvät tehtävät aluksella voidaan hoitaa.”[33]

”Aluksella, jolla laivaväki asuu tai ruokailee, on oltava riittävä taloushenkilöstö, jolla on tehtävän edellyttämä ammattitaito.”[33]

”Alukselle on vahvistettava miehitys ennen sen ottamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.”[34] Aluksen laivanisännän tulee hakea kirjallisesti miehityksen vahvistamista Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa aluksen miehityksen ja antaa miehitystodistuksen, josta ilmenee

- aluksen vähimmäismiehitys
- laivaväen kokoonpano
- tehtävien mukaiset pätevyysvaatimukset eri liikennealueilla.[33],[34]

Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa Miehitystodistusta annettaessa huomioon seuraavat 7 § mukaiset seikat

- ”turvallinen vahdinpito
- työ- ja lepoaikoja koskevat säännökset
- aluksen koko ja tyyppi
- aluksella kuljetettavat lastit
- aluksen konetehto ja koneiston automaatioaste
- aluksen yleinen varustelutaso
- huolto ja kunnossapito
- liikennealue
- matkustajamäärä
- ruokahuolto ja puhtaanapito
- aluksella annettava koulutus”[34]

Myös merenkulkijoiden liitot antavat oman lausuntonsa Trafille ennen miehitystodistusten myöntämistä.

Laivanisännän velvollisuus on 9 § mukaan huolehtia siitä, että

- ”aluksella on miehitystodistus
- alus on miehitetty voimassa olevan miehitystodistuksen mukaisesti
- aluksen laivaväellä on aluksen ominaisuuksien ja laivaväen tehtävien mukainen koulutus ja pätevyys
- laivaväki on perehdytetty tehtäviinsä”[34]

Aluksen päällikön vastuulla on huolehtia siitä, että alus on miehitetty turvallisesti.[33], [34]

Aluksen miehityksen vahvistaminen on voimassa toistaiseksi tai määräajaksi.

mv Ninalla on miehitystodistuksia kolmelle alueelle: Euroopanliikenne (European Trade), Itämeren liikenne (Baltic Sea), Lähiliikenne (NearCoastal Trade).

7.2 Merityösertifikaatti

Merityöyleissopimus edellyttää tietyiltä aluksilta merityösertifikaattia. Suomalaisilla kansainvälisen liikenteen aluksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, on oltava merityösertifikaatti 20.8.2013 lähtien.

Merityöyleissopimus MLC 2006 astui voimaan kansainvälisesti 20.8.2013. Tässä merityötä koskevassa yleissopimuksessa määritellään merenkulkualan töitä koskevat vähimmäisvaatimukset.

MLC 2006 kattaa merialan

- työsuhteen ehdot
- majoituksen
- virkistysmahdollisuudet
- ruoan ja ruokahuollon
- terveyden suojelun
- sosiaaliturvan
- yleissopimuksen valvonnan
- yleissopimuksen täytäntöönpanon

Ennen kuin merityösertifikaatti myönnetään, työsuojeluviranomainen tekee aluksella tarkastuksen ja lähettää merityösertifikaattia puoltavan lausunnon Trafille.[35]

”Aluksen päällikkö lähettää Trafille lausunnon, josta käy ilmi että aluksen miehitys, laivaväen pätevyydet ja laiva-apteekki ovat niitä koskevien säädösten ja määräysten mukaiset.”[35] Lausunnon on oltava samalla päiväyksellä kuin tarkastuksen tehneen työsuojeluviranomaisen lausunto.

”Laivaisäntä lähettää esitäytetyn merityöehtojen noudattamista koskevan ilmoituksen osan II (DMLC-II) Trafille vahvistamista varten.”[35]

Trafi täyttää osan I (DMLC-I), jossa luetellaan merityöyleissopimuksen perusteella tarkastettavat kohteet ja tarkastettaviin kohteisiin liittyvä kansallinen lainsäädäntö sekä alukselle mahdollisesti myönnettyt poikkeukset.”[35]

Näiden asiakirjojen ja toimenpiteiden perusteella Trafi myöntää Merityösertifikaatin, josta käy ilmi seuraavat asiat:

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- kotipaikka
- rekisteröintipäivä
- bruttovetoisuus
- IMO-numero
- aluksen tyyppi
- tiedot omistajasta
- todistuksen voimassaoloaika [35]

Merityösertifikaatti on voimassa enintään 5 vuotta.

7.3 Miehistön jäsentä koskevat asiakirjat

Aluksen henkilökuntaan kuuluvien työntekijöiden alkuperäiset pätevyyskirjat, lisäpätevyystodistukset ja muut ammatin harjoittamiseen tarkoitetut henkilökohtaiset asiakirjat kuten passi on pidettävä aluksella henkilön työjakson ajan.

Aluksella on myös kopiot työntekijän passista, pätevyyskirjoista ja lisäpätevyystodistuksista. Voimassaolevat lääkärintodistukset ja työsopimukset ovat myös aluksen arkistossa.

Viranomaistarkastuksessa kiinnitetään huomio näiden asiakirjojen ylläpitoon, vanhentumiseen, katoamiseen tai väärin täyttämiseen.

Uusi STCW-yleissopimus (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) astuu voimaan täysimääräisesti 1.1.2017 alkaen. Tämä on huomioitava ammattimerenkulun pätevyyskirjojen vaatimuksissa seuraavasti:

- työntekijän ja varustamon vastuulla on, että uusittavat koulutukset suoritetaan viiden vuoden välein
- viranomaiset tarkistavat viiden vuoden välein, että vaaditut kertauskoulutukset on suoritettu ja että ne ovat alle viisi vuotta vanhoja
- koulutukset, jotka ovat toistaiseksi voimassa, siirretään automaattisesti uuteen todistukseen
- 1.3.2013 jälkeen myönnetty pätevyyskirja ei sisällä lisäpätevyyksiä
- yhdistetty lisäpätevyystodistus on oma erillinen asiakirjansa

Trafi myöntää yhdistetyn lisäpätevyystodistuksen, johon merkitään 1-7 lisäpätevyyttä tai koulutusta esim.

- hätätilanteiden peruskoulutus
- pelastusvenemiehen lisäpätevyys
- nopean valmiusveneen kuljettajan lisäpätevyys
- päällystön ensiapukoulutuksesta annettava lisäpätevyys
- terveydenhuollon koulutuksesta annettava lisäpätevyys
- päällystön palokurssi
- turvatoimiasioiden peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyys
- turvatoimiasioiden lisäkoulutuksesta annettava lisäpätevyys
- turvapäällikön lisäpätevyys[34], [36]

8 LASTIIN LIITTYVÄT SERTIFIKAATIT

8.1 Vaatimustenmukaisuuskirja (Vaaralliset aineet)

”Vaarallisten aineiden merikuljetuksia koskeva kansainvälinen IMDG-koodi on osa SOLAS-sopimusta.”[37]Tavoitteena on että vaarallisten ja haitallisten aineiden kuljetus olisi turvallista, ympäristöystävällistä ja sujuvaa.

Trafi antaa vaatimustenmukaisuusasiakirjan (Document of Compliance/ DOC) yritykselle, joka läpäisee tarkastukset.

”Suomesta lähtevät ja EU:n ulkopuolelta Suomeen saapuvat alukset, joiden lastina on öljyä, kemikaaleja tai kaasua irtolastina tai vaarallisia pakattuja aineita, tekevät viranomaisille ilmoituksen lastistaan. Tiedot lisätään PortNet-tietojärjestelmään.”[37]

”Ilmoitus aluskäynnistä ja vaarallisesta lastista on annettava 24 tuntia ennen kuin alus saapuu suomalaiseen satamaan. Lasti-ilmoitus on annettava viimeistään tunnin kuluessa siitä kun alus on kiinnittynyt satamaan.”[37]

Vaatimustenmukaisuusasiakirjassa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- kotipaikka
- IMO-numero
- aluksen tyyppi
- edellinen katsastus
- katsastuksen voimassaolo

DOC-asiakirja on voimassa viisi vuotta.

Tarkastus turvallisuusjärjestelmän noudattamisesta ja toimivuudesta varmistetaan vuosittain.

8.2 Viljan kuljettamiseen oikeuttava asiakirja

”Kun viljaa kuljetetaan irtolastina kansainvälisessä liikenteessä, on noudatettava SOLAS-yleissopimuksen ja sen nojalla annettujen säännösten määräyksiä.”[38]

”Trafi antaa tarkemmat määräykset viljan kuljettamisesta ja lastaamisesta kotimaanliikenteessä olevassa suomalaisessa aluksessa tai ulkomaisessa aluksessa, joka lastaa tai purkaa viljaa Suomen satamassa.”[38]

Ennen viljan kuljetukseen oikeuttavaa sertifikaattia myöntämistä on Trafille toimitettava aluksen viljan kuljetusta koskeva vakavuuskirja. Alukselle tehdään myös tarkastus, jossa tarkastetaan viljan kuljetukseen ja aluksen vakavuuteen vaikuttavat ja vakavuuskirjassa mainitut kuljetusjärjestelyt sekä välineet.

Trafi hyväksyy aluksen viljankuljetukseen soveltuvan vakavuuskirjan, jonka pohjalta alus saa viljankuljetus-sertifikaatin.[38]

Trafin myöntämässä todistuksessa viljankuljetuksessa ilmoitetaan

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- IMO-numero
- kotipaikka

Grain Certificate on voimassa toistaiseksi.

9 YMPÄRISTÖN SUOJELUUN LIITTYVÄT SERTIFIKAATIT

9.1 Kansainvälinen todistuskirja öljynaiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen, Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädöksen mukaan ”öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.”[39]

”Aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen rakenne- ja laitemääräykset.”[39] Alukselle myönnetään tällöin kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä.

”Trafi antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset.”[39]

Todistuskirjassa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- IMO-numero
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- aluksen tyyppi
- edellisen katsastuksen päivämäärä

Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

9.2 Todistuskirja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä IAPP-todistuskirja

”Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksista on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.”[40]

Aluksen varusteiden, laitteiden, yleisjärjestelyn ja materiaalien on kaikilta osin täytettävä aluksen turvallisuudesta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetut säännökset ja määräykset.

”Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja, jonka mukaan alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräykset.”[40]

IAPP-todistuskirjassa on seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- IMO-numero
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- aluksen tyyppi
- edellisen katsastuksen päivämäärä
- katsastuksen voimassaolo

Todistuskirja on voimassa enintään viisi vuotta.

Uusintakatsastus suoritetaan viisivuotisjakson lopussa.

Välikatsastus tehdään toisena tai kolmantena vuosipäivänä.

Vuosikatsastus tehdään kerran vuodessa niinä vuosina, jolloin ei tehdä uusintakatsastusta tai välikatsastusta.

9.3 Kansainvälinen todistuskirja käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä

”Käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 - yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.”[41]

”Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, tulee täyttää MARPOL 73/78 - yleissopimuksen IV liitteen mukaiset vaatimukset.”[41] Tästä osoituksena alukselle annetaan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja.

Aluksessa on oltava Trafin hyväksymä käymäläveden keräilysäiliö tai käsittelylaitteisto. Säiliökoon ja muiden varusteiden on täytettävä aluksen turvallisuudesta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetut säännökset ja määräykset.[41]

ISPP-todistuskirjassa ilmoitetaan

- aluksen nimi
- kansallisuus
- kotipaikka
- IMO-numero
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- miehistön maksimimäärä
- kölin laskupäivä
- edellisen katsastuksen päivämäärä

Sertifikaatti on voimassa enintään viisi vuotta peruskatsastuksen jälkeen. Uusintakatsastus suoritetaan viisivuotisjakson lopussa.

9.4 Todistus vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta

Polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuva siviilioikeudellinen vastuu todennetaan tällä sertifikaatilla. Siinä todistetaan että aluksella, jota sertifikaatti koskee, on vuoden 2001 kansainvälisen yleissopimuksen 7 artiklan vaatimukset täyttävä vakuutus tai muu rahavakuus.[42]

Todistuksessa ilmoitetaan

- aluksen nimi
- tunnuskirjaimet
- IMO-numero
- kotipaikka
- rekisteröidyn omistajan nimi ja päätoimipaikan täydellinen osoite
- vakuuden tyyppi
- vakuuden kesto

9.5 Kansainvälinen todistuskirja kiinnittymisenestojärjestelmästä

Kiinnittymisenestojärjestelmä tarkoittaa ”pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella rajoittamaan tai estämään ei-toivottujen eliöiden kiinnittymistä sen pintaan.”[43]

Kansainvälinen yleissopimus (Sops 93/2010) kieltää alusten myrkyllisten pohjamaalien käytön.

Alus, joka kuuluu tämän yleissopimuksen piiriin, voidaan tarkastaa missä tahansa sopimuspuolen satamassa, telakalla tai avomeriterminaalissa kyseisen sopimuspuolen valtuuttamien viranomaisten toimesta sen selvittämiseksi, noudattaako alus tämän yleissopimuksen määräyksiä. [43]

Todistuskirjassa ilmoitetaan

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- kotipaikka
- bruttovetoisuus
- IMO-numero
- edellisen katsastuksen päivämäärä

9.6 Painolastiveden hallintasuunnitelma

Alukset tarvitsevat painolastivettä säilyttääkseen vakautensa. Painolastiveden mukana voi kuitenkin siirtyä vieraslajeja alueelta, jolta painolastivesi on otettu, sellaiselle alueelle jonne painolastivesi puretaan. Nämä vieraslajit ovat suuri uhka meri- ja maa-alueille.

Suomen merenkulun ympäristönsuojelua koskeva lainsäädäntö perustuu suurelta osin kansainväliseen MARPOL 73/78 yleissopimukseen sekä Itämeren valtioiden väliseen Itämeren suojelusopimukseen (Helsingin sopimus 1992).

“IMO:ssa hyväksyttiin helmikuussa 2004 kansainvälinen yleissopimus International Convention for the Control and Management of Ship’s Ballast Water and Sediments. Tämän sopimuksen keskeisin tavoite on ehkäistä painolastivesien mukana leviävien vieraiden eläin- ja kasvilajien kulkeutuminen niille uusiin elinympäristöihin.”[44]

Yleissopimuksessa on määräykset kaikkia aluksia koskevasta painolastiveden hallintasuunnitelmasta. Säännöt koskevat

- ”painolastiveden ottamista
- painolastiveden vaihtamista aavalla merellä
- painolastitankkien tyhjentämistä mahdollisimman haitattomasti”[44]

Lisäksi satamavaltioiden on järjestettävä telakoitavien alusten painolastitankkeihin kertyneiden sedimenttien vastaanotto.[44]

Todistuksessa painolastivedenhoitosuunnitelmasta ilmoitetaan

- aluksen nimi
- tunnus kirjaimet
- IMO-numero
- kotipaikka

10 PORT STATE CONTROL

Port State Control (PSC) tarkoittaa satamavaltiotarkastusta. Tämän kansainvälisen valvontajärjestelmän valvonta ja tarkastukset kohdistuvat satamissa ja ankkuripaikoilla käyviin jäsenmaiden aluksiin. Erityisesti huonon kuntosensa (sitä kuin kansallisissa ja kansainvälisiä määräyksissä on sovittu) vuoksi suurempaan riskiluokkaan kuuluvat alukset ovat suurennuslasin alla, mutta kaikki alukset pyritään tarkastamaan vähintään kolmen vuoden välein.[45]

Euroopan alueella on voimassa **Paris Memorandum on Understanding on Port State Control (Paris MoU)**. Siihen kuuluu 27 maata Euroopasta sekä ulkopuolelta Kanada. Suomi on ollut Pariisin yhteistyöpöytäkirjan (Paris MoU) allekirjoittajavaltio vuodesta 1982.

”Huonokuntoisten alusten pääsy EU-alueen satamiin halutaan estää lainsäädännöllä, jota satamavaltioiden on noudatettava.”[45]

Huonokuntoisia alukset voivat olla vaaraksi meriturvallisuudelle, laivaväelle ja ympäristölle.

Suomessa Trafi valvoo ja koordinoi satamavaltiotarkastusten suorittamista. Alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki (370/1995) ja valtioneuvoston asetus ulkomaisien alusten tarkastuksesta Suomessa (1241/2010) sisältävät valtuuden suorittaa tarkastuksia. ”Nämä säädökset sisältävät satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/16/EY asetetut vastuut.”[45]

Port State Controlissa tarkistetaan yleensä

- sertifikaattien voimassaoloaika
- pelastusvälineet
- karttakorjaukset
- konehuoneen kunto
- työturvallisuus
- työsopimukset ja pätevyyskirjat

Tarkastusta voidaan verrata aluksen normaaliin katsastukseen. Tarkastuksessa voidaan myös perehtyä vain yhteen kohteeseen tarkemmin esim. pelastusvälineet, karttakorjaukset.

Alus voidaan pysäyttää, mikäli vakavia puutteita löytyy tai aluksen sertifikaatit eivät ole kunnossa.[45]

Tarkastusasiakirja sisältää seuraavat tiedot

- aluksen nimi
- kansallisuus
- aluksen tyyppi
- tunnuskirjaimet
- IMO-numero
- meripuhelinnumero
- kölin laskupäivä
- kuollutpaino
- bruttovetoisuus
- pääkone
- old tonnage
- luokka
- luokan myöntöpäivä
- luokan voimassaoloaika
- tiedot omistajasta
- havaitut puutteet ja korjausajankohta

Tarkastusasiakirjaan merkityt puutteet tulee korjata viimeistään merkittynä ajankohdana tai vakavissa tapauksissa ennen aluksen lähtöä satamasta.

Puutteet on korjattava ja kuitattava katsastuksen yhteydessä tai viimeistään seuraavassa Port State Controlissa.

11 YHTEENVETO

Tämän lopputyön tekeminen oli opettavaista. Hauskaksi tekeminen olisi muodostunut, jos olisin löytänyt perusteoksen pientonnistoa koskevista sertifikaateista.

Haastavinta oli tietojen kerääminen ja asioiden oikeellisuuden tarkistaminen. Sertifikaatteja koskevat tiedot olivat yllättävän hajautettuja ja työ tuntui välillä palapelin tekemiseltä. Opin ainakin sen, että jokaisen sertifikaatin taustalla on kansainvälinen tai kansallinen sopimus, säädös tai laki.

Ymmärrän, että sertifikaatit eivät ole merenkulkijoiden kiusaksi tehtyjä asiakirjoja, vaan niiden tarkoituksena on osaltaan tehdä merenkulkualaa turvallisemmaksi ja samanarvoisemmaksi kaikille toimijoille.

Omalla työpaikallani sertifikaatit löytyvät paperiversiona niille varatusta mapista ja pdf-muodossa aluksen tietokoneelta. Niiden pitäminen ajantasaisina vaikuttaa hyvinkin paljon aluksen liikennöintiin.

Lisäksi mv Ninalla on käytössä oma mv Ninalle tehty excel-pohjainen ohjelma, jonne kaikki sertifikaatit on syötetty. Tässä ohjelmassa on kunkin sertifikaatin kohdalla viimeisin tarkastus, voimassaolopäivä ja uusimisajankohta. Sertifikaatin nimi on linkitetty alkuperäiseen sertifikaattiin. Järjestelmä aloittaa muistuttamisen uusimisesta kolme kuukautta ennen kuin sertifikaatti on menossa vanhaksi. Tämä käytössä oleva ohjelma on hyvin helppokäyttöinen ja varma. Muutostietojen kirjaamisella ja ohjelman sisällön säännöllisellä tarkastamisella saadaan aikaan tilanne, jossa sertifikaatit eivät yllättäen mene vanhaksi.

Olemassa olevien sertifikaattien ylläpidon lisäksi täytyy olla tietoinen siitä mitä muutoksia sertifikaateissa ja niiden sisällöissä tapahtuu. Tällä hetkellä muutoksia on tulossa todennäköisesti ainakin lakiin laiva-apteekista hallituksen antaman esityksen pohjalta. Painolastivesiyleissopimuksen hyväksyminen tulee eduskunnan käsittelyyn syksyllä 2015.

Kuten sisällysluettelosta voi päätellä, sertifikaattien määrä on pelkästään mv Ninan kokoisella aluksella tuntuva. Mietin tätä työtä tehdessäni, eikö joitakin sertifikaatteja voisi yhdistää yhdeksi. Turvallisuussertifikaatit on tällainen ryhmä. Jos lisäpatenttistodistukset voidaan ilmoittaa yhdellä todistuksella, niin myös sertifikaattien muotoa voitaisiin ajantasaistaa.

Uskon, että lopputyöni lukija saa käsityksen sertifikaattien luonteesta ja merkittävyydestä käytännön merityössä. Se, että alus saa tarvitsemansa sertifikaatit, tarkoittaa todellisessa työelämässä merellä poikkeuksellisen paljon tietoa, osaamista ja ammattitaitoa.

LÄHTEET

- [1] <http://www.trafi.fi/merenkulku/saadokset> Luettu 12.3.2015
- [2] http://www.trafi.fi/merenkulku/saadokset/kansainvaliset_sopimukset
Luettu 12.3.2015
- [3] http://www.trafi.fi/merenkulku/turvaasiat_isps_ja_ism/turvallisuusjohtamisjarjestelma Luettu 12.3.2015
- [4] http://www.trafi.fi/merenkulku/turva-asiat_isps_ja_ism/sataman_turva-asiat_2
Luettu 12.3.2015
- [5] http://www.trafi.fi/merenkulku/tarkastukset_ja_hyvaisynnat Luettu 20.3.2015
- [6] <http://www.trafi.fi/merenkulku/rekisterit/alusrekisteri> Luettu 20.3.2015
- [7] Alusrekisterilaki (512/1993) ja alusrekisteriasetus (874/1993)
- [8] Merilaki 1 luku 1§ (1302/1999)
- [9] http://www.trafi.fi/merenkulku/rekisterit/historiarekisteri_%28csr%29
Luettu 20.3.2015
- [10] Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009
Aluksen katsastus 6 luku 42 §
- [11] http://www.trafi.fi/merenkulku/tarkastukset_ja_hyvaisynnat/katsastukset/tyonjako_luokituslaitosten_kanssa Luettu 20.3.2015
- [12] Laki alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta (1121/2005)
- [13] <https://www.viestintavirasto.fi/taajuudet/radioluvat/veneilijatjamerenkulku.html#luvanvaraisetlaitteetaluksessa> Luettu 4.4.2015
- [14] http://www.valvira.fi/ohjaus_ja_valvonta/terveydensuojelu/who_n_terveyssaannosto Luettu 4.4.2015
- [15] <http://www.alandia.com/fi/merivakuutus/merivakuutus/kaskovakuutus>
Luettu 4.4.2015
- [16] <http://www.alandia.com/fi/merivakuutus/merivakuutus/kaskovakuutus>
Luettu 4.4.2015
- [17] http://www.alandia.com/sites/www.alandia.com/files/upload/marin/finska/infokirje_15-02_hylkyjen_poistamista.pdf Luettu 4.4.2015
- [18] Merenkulkuhallituksen päätös laiva-apteekista 12.12.1994 Dnro 33/033/94
- [19] TRAFI/976/03.04.01.00/2013
- [20] Sisäasiainministeriön asetus käsisammuttimien tarkastuksesta ja huollosta 917/2005

- [21] Alusten hengenpelastuslaitteet TRAFI/7200/03.04.01.00/2011
- [22] A 1.7.2004/633
- [23] <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1982/19820031> Luettu 20.3.2015
- [24] Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009 Aluksenmittaus
- [25] Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009 Aluksen lastiviiva
- [26] Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009 Aluksen lastiviivan ja varalaidan tarkoitus
- [27] Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009
- [28] Laivavarustelaki 1503/2011
- [29] TRAFI/5379/03.04.01.00/2014 Alusten radiolaitteet
- [30] TRAFI /35914/03.04.01./2014 Aluksen turvatoimet
- [31] http://www.trafi.fi/merenkulku/turva-asiat_isps_ja_ism/aluksen_turva-asiat Luettu 16.3.2015
- [32] http://www.trafi.fi/merenkulku/turvaasiat_isps_ja_ism/turvallisuusjohtamisjarjestelma Luettu 16.3.2015
- [33] <http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys> Luettu 27.3.2015
- [34] Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687
- [35] http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2096/merityosertifikaatin_myontaminen_ja_siihen_liittyvat_toimenpiteet Luettu 27.3.2015
- [36] TRAFI/23173/03.04.01.00/2012
- [37] http://www.trafi.fi/tietopalvelut/vaaralliset_aineet/merikuljetukset Luettu 10.4.2015
- [38] Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009 8 luku 76 §
- [39] Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009 2 luku 7 §
- [40] Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009 7 luku 6 §
- [41] Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009 5 luku 5 §
- [42] Aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuva siviilioikeudellinen vastuu 4/2009
- [43] Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009 8 luku
- [44] http://www.trafi.fi/merenkulku/ymparistoasiat/painolastivedet_ja_vieraslajit Luettu 2.4.2015

[45]http://www.trafi.fi/merenkulku/tarkastukset_ja_hyvaksynnat/satamavaltiotarkastukset_%28psc%29Luettu 10.4.2015

[46] Hirsjärvi Sirkka; Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula: Tutki ja kirjoita.

mv Ninan tekniset tiedot

Owner:	Archipelago Lines Oy Ltd
Call sign:	OJNV
IMO:	861805
Built:	1987 Heinrich Brand Schiffswerft GMBH & Co. KG
Classification:	Bureau Veritas, Ice class 1 B
Flag:	Finnish
Crew:	Finnish/EU
Pandi:	Alandia
GT/NT:	2006/1096
DWAT/DWCC:	2723/2600
Length (LOA):	81,86 m
Breadth:	12,60 m
Draught(s):	4,503 m
Air draught:	19,00 m
Moulded depth:	6,00 m
Engine:	KHD Type SBV 6M 628 1185 kW
Bowthruster:	162 kW
Speed laden:	11,0kn
Cargo hatch:	1 hatch 51,34 x 10,15 m max load on hatchcovers 1,35m mton/m2
Cargo hold:	1 boxshaped hold, 51,34 x 10,15 x 6,975 m, 2 movable steel bulkheads
Hold capacity:	Grain 3697 cbm, 130572 cbft Bale 3692 cbm, 130 378 cbft Timber intake 3500 cbmlp Container intake 96 teu (64+32) Tanktop strength 12,5 ton/m2 Bale 4885 m3, 172510 cbft Containers 108 teu in hold, 90 teu on deck Timber intake 4400 m3
Height from wl to hatch:	5,93 m (ballast conditions)
Vessel's contacts:	
Tel:	+358 40 75 13 141
E-mail:	ninalaiva@skyfile.com nina@a-lines.fi